



COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS



ADVERTÊNCIA

O único objetivo das investigações realizadas pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) é a prevenção de futuros acidentes aeronáuticos. De acordo com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944, da qual o Brasil é país signatário, o propósito desta atividade não é determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Final Simplificado, cuja conclusão baseia-se em fatos, hipóteses ou na combinação de ambos, objetiva exclusivamente a prevenção de acidentes aeronáuticos. O uso deste Relatório Final Simplificado para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Este Relatório Final Simplificado é elaborado com base na coleta de dados, conforme previsto na NSCA 3-13 (Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA					
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA Nº	
06 AGO 2015 - 11:35 (UTC)		SERIPA VI		A-109/CENIPA/2015	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		POUSO BRUSCO		NIL	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS
AERÓDROMO NACIONAL DE AVIAÇÃO (SWNV)		GOIÂNIA		GO	16°37'41"S 049°20'44"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PP-GOB	AERO BOERO	AB-115
OPERADOR		REGISTRO
AERoclUBE DE GOIÁS		PRI
		OPERAÇÃO
		INSTRUÇÃO

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		lleso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	2	2	-	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	-	-	-	-	-	-	Leve	
Total	2	2	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do aeródromo Nacional de Aviação, GO (SWNV), por volta das 08h20min, para realizar um voo local de instrução, com um instrutor e uma aluna a bordo.

Durante o pouso na pista 13, o toque foi brusco, com a consequente quebra do trem de pouso principal direito e, em seguida, a aeronave saiu da pista pela lateral direita.

Após a saída de pista, a aeronave colidiu contra uma valeta e teve a ruptura do trem de pouso principal esquerdo e da bequilha.

A aeronave teve danos substanciais.

Os tripulantes saíram ilesos.



Figura 1 - Vista do estado geral da aeronave após a ocorrência.

2. ANÁLISE (Comentários/Pesquisas)

A instrução de manobras e procedimentos foi realizada conforme o programa de instrução na área Goiânia (SB607).

Conforme o informe meteorológico regular de aeródromo (METAR) do aeródromo Santa Genoveva (SBGO), afastado 7 milhas náuticas do aeródromo Nacional de Aviação (SWNV), o vento no momento do pouso era calmo (250°/04kt).

Segundo o instrutor, a aluna realizou a final estabilizada e, durante o arredondamento, permitiu que a aeronave ganhasse altura no paliê.

A correção da aluna foi muito ampla e ocasionou uma razão de descida excessiva. O toque na pista foi brusco e ocasionou a quebra do trem de pouso direito.

O instrutor não corrigiu o erro ao ponto de evitar o toque brusco.

Após a quebra do trem de pouso principal direito, a aeronave guinou para a direita e saiu da pista.



Figura 2 - Marcas do atrito da aeronave antes da saída da pista.

Na análise visual da fratura, na perna do trem principal direito, foi possível identificar marcas características de ruptura causada por sobrecarga.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o instrutor estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o instrutor estava com a habilitação de avião monomotor terrestre (MNTE) válida;
- c) o instrutor possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias a realização do voo;
- h) após o pouso na pista 13, ocorreu a quebra do trem de pouso principal direito;
- i) a aeronave ultrapassou o limite lateral direito da pista;
- j) ocorreu a quebra do trem de pouso principal esquerdo e da bequilha após a saída de pista;
- k) a aeronave teve danos substanciais; e
- l) o instrutor e a aluna saíram ilesos.

3.2 Fatores Contribuintes

- Aplicação de Comando;
- Julgamento de Pilotagem;
- Pouca Experiência do Piloto; e
- Processo Decisório.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:

A-109/CENIPA/2015 - 01

Emitida em: 01/08/2017

Divulgar os ensinamentos colhidos na presente investigação, buscando alertar os instrutores de voo quanto aos riscos específicos inerentes à instrução aérea.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 01 de agosto de 2017.

